

Farliga fläktar?

Ett säkert sommartecken är att diskussionen om fläktar i fabriken kommit upp. *Kvasten* har fått ta del av några märkliga svar från chefer som inte vill ha fläktar.

Även om sommarvärmen har kommit och gått i år har det som vanligt blivit svettigt i stora delar av fabriken. Och som vanligt har diskussionen om fläktar kommit upp på olika ställen. På vissa avdelningar har det aldrig varit några problem att köpa in fläktar medan chefer på andra ställen använt de konstigaste argument för att inte skaffa dem.

En avdelning fick höra att det inte var tillåtet på grund av brandrisken. Konstigt då att andra avdelningar haft fläktar i årtal. Skulle det vara en brandrisk med en fläkt som står och går är det inga problem att göra som med kaffebryggare: sätta dit en timer som slår av efter till exempel en timme.

Ännu konstigare var den historia som några montörer på Subframe-monteringen berättade för *Kvasten*:

– Subframe flyttades till TC från Bulycke 2009 och där hade vi en hel del fläktar runt våra arbetsstationer. När vi flyttade var vi några som frågade om vi inte skulle ta med oss fläktarna till TC. Men det fick vi inte. Förklaringen vi fick av vår chef var att fläktarna skulle störa ventilations-systemet i TC.

– När vi ser hur truckar kan köra ut och in genom portarna en bit bort låter det inte särskilt troligt att några fläktar hos oss skulle störa hallens luftsystem särskilt mycket. När det är varmt väder blir det väldigt jobbigt hos oss så vi skulle verkligen behöva fläktar här, berättar de.

Kvasten ställde frågan till en person på Underhåll som är duktig på det här med luftflöden. Kan det vara så att några lokala fläktar skulle störa luftflödet i TC så mycket? Han bara skrattade:

– Visst, TC är en gång byggt för att ha en viss luftbalans. Men den försvann nog någon gång på hösten 1964... Några fläktar gör varken till eller från.

Att ställa portar och dörrar öppna kan störa luftcirkulationen. Vissa dörrar måste dessutom vara stängda av brandsäkerhetsskäl. Men små fläktar som vispar runt luften lokalt och skapar svalka för dem som arbetar närmast är knappast något problem. Det finns redan på många håll i fabriken och stör inte det stora ventilationssystemet.

Om hårt arbetande montörer störs av värmen och vill ha fläktar borde det vara en självklarhet att de ska få det. Men det kanske stör chefer som inte tycker att personalens trivsel är värd några hundralappar.

Övertid, raster och frivillighet

Vad betyder det att något på jobbet är ”frivilligt”? Och vad får fackföreningen för roll om rasttider och annat görs upp mellan chefen och enskilda anställda?

Efter en hel del velande med tillagda och borttagna helgövertider kom företaget fram till att det behövdes några extra bilar i alla fall. Närmare bestämt just det antal som vi kunde göra på 10 minuter per skift i en vecka. Troligen har detta mer att göra med att det är halvårsbokslut än med verklig försäljning. Hur som helst så innebar detta att vår rast kortades ner med 10 minuter. Enligt vad företaget och klubbstyrelsen kommit överens om skulle detta vara frivilligt. Nu sker ju produktionen i TC som bekant på löpande band vilket bygger på att alla jobbar samtidigt. Någon enstaka kan välja att ta ut sin normala rast men de allra flesta måste gå med på kortare rast, annars står banan stilla. Och som alla som arbetar i fabriken också vet har cheferna en uppgift som är viktigare än alla andra: att hålla igång banan.

Frivilligheten blir då en fråga där den enskilde arbetaren ställs mot sin chef. Den som kräver sin normala rast blir en jobbig typ i ögonen på chefen (som har sin chef på sig) och får ta den diskussionen själv. Eller väljer att inte ta den alls för att inte framstå som besvärlig och reta upp chefen. Och hur många Lerniaanställda har lust att gå till sin chef och säga att de vill ha sin vanliga rast?

Tio minuter om dagen kanske inte är mycket att tjafsas om, åtminstone för dem som sitter på ett kontor och förhandlar och inte har haft ett banbundet jobb på många år. Men frågan har en djupare betydelse. Hela poängen med en fackförening är att vi inte ska behöva ställas en och en mot företagets representanter. Våra arbetsvillkor ska beslutas i förhandlingar där vi uppträder gemensamt, som ett kollektiv. Det är bara då vi kan väga upp företagets makt och diskutera på lite mer lika villkor med cheferna. Varje gång vi går med på att göra upp saker individuellt försvagar vi denna princip och stärker företagets makt.

DE TOG SIN VANLIGA RAST

Nu var det inte alla som jobbade på rasten. När nyheten om rastövertiden spred sig reagerade montörerna i ett av lagen på Bana 1:6. Allihop ville ha kvar sin vanliga rasttid.

De pratade ihop sig och informerade chefen som inte blev helt nöjd. Men gruppen var enig så det var bara för chefen att lösa situationen. Ett exempel på att det är bra att agera gemensamt även om en fråga på pappret är individuell.

Sämre arbetsmiljö - Metall tar ingen strid

Rationaliseringar, standardiserat arbetssätt, minskad bemanning och ökad användning av bemanningsföretag. Det är orsaken till att belastningsskadorna ökar i industrin. Det tror i alla fall IF Metall. Men ledningen har inga planer på att ta någon strid om detta.

Sedan början av 90-talet gör Statistiska Centralbyrån (SCB) stora undersökningar om arbetsmiljön. Undersökningen för 2013 har just kommit och visar att andelen sysselsatta som har ont varje vecka har ökat sedan 1990. Framförallt är det unga kvinnor som uppger att de har kroppsliga besvär varje vecka efter jobbet, att de är uttrötade i kroppen och att de har dåliga och ensidiga arbetsställningar.

Ungefär en tredjedel av alla som arbetar säger att de har smärta varje vecka när de kommer hem från jobbet. Skillnaden mellan män och kvinnor är stor, mellan 34 och 45 procent av alla kvinnor har ont mot cirka 25 procent av männen. Skillnaden mellan olika yrken är också stor, särskilt bland män där andelen med smärta i armar och axlar är dubbelt så hög bland arbetare som bland tjänstemän. Bland kvinnor finns det också en skillnad mellan arbetare och tjänstemän, men den är inte lika stor som bland män. I alla åldersgrupper är det arbetarkvinnor som har mest ont.

I en annan undersökning har SCB studerat Metallarnas arbetsmiljö. Det är ingen rolig läsning. Mer än varannan tvingas göra samma arbetsmoment många gånger i timmen och nästan var tredje har besvär med belastningsskador.

Belastningsskadorna är också fler än vid liknande undersökningar 1999 och 2006. Orsakerna är enligt Metall rationaliseringar, standardiserat arbetssätt, minskad bemanning och ökad användning av bemanningsföretag.

Några fack, som Elektrikerförbundet och Byggnads, har drivit sina arbetsmiljöfrågor hårt i avtalsrörelserna. Till och med gått ut i strejk för krav som gällt medlemmarnas säkerhet och hälsa.

När vår facktidning Dagens Arbete frågade Metalls ordförande Anders Ferbe om Metall nu kommer att göra samma sak svarar han:

– *Vi brukar inte börja med att prata om konflikt. Men undersökningen kommer att vara en viktig grund när avtalskraven för 2016 ska formuleras.*

Och på frågan om de kommer att stå fast vid kraven på bättre arbetsmiljö i förhandlingarna säger Ferbe:

– *Det finns alltid en betydande risk att de mjuka frågorna taggas ner.*

Och till ”mjuka frågorna” hör alltså enligt Ferbe ”rationaliseringar, standardiserat arbetssätt, minskad bemanning och ökad användning av bemanningsföretag” som gör att var tredje medlem skadas på jobbet. En tydlig signal till arbetsgivarna inom industrin om att de inte behöver oroa sig särskilt mycket. Metalls ledning kommer i alla fall inte att ta i med hårdhandskarna i nästa avtalsförhandling.

Det skulle kanske inte skada om de fackliga höjderna då och då skulle tvingas arbeta på samma jobb som oss medlemmar. Det skulle det göra det lite lättare att ”tagga upp”, både dessa frågor och andra.

Lars Henriksson

Export från Kina nästa år?

Enligt tidningen Automotive News håller Volvo nu på att göra allvar av de planer som VD Håkan Samuelsson avslöjade i vintras. Enligt tidningens högt uppsatta källa kommer företaget redan nästa år att börja exportera bilar som tillverkas i båda Volvos monteringsfabriker i Kina.

Dels XC90 som, när bilen läggs ner här i Torslanda, ska börja produceras i Daqing under namnet XC Classic. Serieproduktionen är ännu inte igång där och som vi skrev i förra Kvasten fanns det missnöje med att de anställda skulle flyttas från Geely till Volvo. Enligt de uppgifter vi fått ska detta nu ha genomförts. XC Classic kommer enligt Automotive News att exporteras till Ryssland

Dels gäller det den förlängda S60 som redan nu tillverkas i Chengdu och som enligt uppgifterna kommer att börja säljas på USA-marknaden.

Officiellt har Volvo inte sagt mer än vad Samuelsson sa i januari, det vill säga att de planerar att exportera från Kina men inte när och av vilka modeller.

